

# 国道を走行中の大型貨物自動車が交差点の中央分離帯に乗り上げ、反対車線を越えて電柱等に衝突した事故につき、道路の設置又は管理に瑕疵があるとされた事例

【岡山地判平成25年 2 月21日（判例時報2185号101頁、判例地方自治381号87頁）】

岡山大学大学院法務研究科教授（弁護士）

吉 野 夏 己

## 第 1 事実と判旨

### 1 事実

平成22年 4 月22日午前 3 時45分頃、貨物輸送会社 X の所有する事業用大型貨物自動車（以下「X 車両」という。）が、本件事故現場手前の交差点（以下「本件交差点」という。）を通過する際、中央分離帯（以下「本件中央分離帯」という。）に乗り上げた上、反対車線を越えて歩道に設置された電柱等に衝突して大破した。これに対して、X は、当該事故の原因は道路の瑕疵にあるとして、道路管理者である Y 県に対し、国家賠償法 2 条 1 項に基づき、車両損害等560万1266円及び遅延損害金の支払いを求めた。

なお、X 車両は、全幅249センチメートル、全長1629センチメートル、車両重量20440キログラム、最大積載量24500キログラム、車両総重量41180キログラムであり、車両制限令の制限を超えるいわゆる特殊車両であり、道路法上、原則として道路を走行することが許されず、道路管理者による通行経路、通行時間等についてのいわゆる特殊車両通行許可を得て、これに基づき、通行することが許されるものであった（道路法47条 2 項、47条の 2 第 1 項）。

## 2 判旨 — 一部認容（85万8773円）・一部棄却（控訴〈控訴棄却・確定〉）

### （1）交差点の状況

「本件交差点東側の西行車線には上記のとおり右折車線が設けられていることに対応して、東行車線の各車線は、本件交差点以東はその幅員が狭められるとともに北側にシフトした位置となっている。そのため、東行車線の第二車線を走行してきた車両がそのまま直進すると、本件交差点東側にある本件中央分離帯に衝突してしまうので、進路を若干左に取る必要がある形状となっていたが、本件交差点内には、東行車線に向かう直進車両がかかる進路を取るべきことを示す破線の標示はなかった。本件交差点付近に街灯は設置されておらず、その他に光源となるものは信号機とネオン看板以外にはない」。

「本件道路（本件交差点東側）には、東行車線と西行車線とに分離するため、道路中央付近に幅

員1メートルの中央帯が設置され、そのうち本件中央分離帯（幅員0・5メートル、高さ0・2メートル）上の別紙図面（略）の赤字で指示された箇所それぞれラバーポスト（高さ650ミリメートル、直径80ミリメートル）及びデリニエーターが設置され、ラバーポストには幅50ミリメートル×3本の反射材のラインが施されていた。本件中央分離帯西端は、東行車線の第二車線の右側線（進行方向に向かって）に近いところまで伸びていた。そして、本件中央分離帯西端から西に向けて伸びる形で西行車線のうち右折車線と東行車線との間にゼブラゾーンが設けられていた。ところが、本件事故当時、東行車線を走行する車両から見て右側の白線ははっきりと残っているものの、左側の白線及び斜線部分については消えている部分が多く、判然としなかった。また、本件交差点内において、ダイヤ型の交差点マークが標示されていたが、本件事故当時、大分消えかかっており、その標示は判然としなかった。さらに、本件交差点東側の東行第二車線上に進路前方に右折レーンが存在することを示す標示があったものの、本件事故当時、同標示の矢印先端部分が消えかかっており、直線の破線（以下「右折レーン標示残存破線」という。）が標示されているかのように見える状況となっていた」。

「X車両は、特殊車両通行許可を要する特殊車両であるところ、本件事故当日における運行計画の経路について特殊車両通行許可を得ていなかったが、O県K市Mから本件事故現場を通過し、Mインターに至る経路については同許可を得ていた。特殊車両通行許可には、一般に、交差点を通行するときは徐行すること、左側端から数えて一番目の車両通行帯を通行することという条件が付されている」。

X車両は、「本件道路の東行第二車線を時速60キロメートルを超える速度で東進し、進路前方にある本件交差点内に時速60キロメートルを若干下回る程度の速度で直進進入したところ、本件中央分離帯の端に右前輪が衝突して本件中央分離帯の端をいったん左に乗り越えたが、右前輪がバーストしたため、制御困難となって本件中央分離帯を再度右に乗り越えて西行車線に進入して逆走し、同車線路肩の電柱等に衝突して停止した」。

## （2）交差点の設置・管理の瑕疵

上記認定のとおり、「本件道路は、比較的交通量の多い道路であるところ、本件交差点西側にある東行車線の第二車線を走行してきた車両がそのまま直進すると、本件交差点東側にある本件中央分離帯に衝突してしまうという形状となっており、本件交差点付近に街灯は設置されていなかったものである。

もっとも、本件道路には、上記のとおり、ゼブラゾーン、本件中央分離帯、ラバーポスト及びデリニエーターが設置され、本件交差点内には交差点マークが標示されていたから、これらにより一定の注意喚起はされていたと認められる。しかしながら、ゼブラゾーンの標示は、東行第二車線を東進する車両にとって最も重要な進路に近い側の外枠白線に加え、ゼブラゾーン内の斜線部分も消

えかかっており、一見すると、進路に遠い側の外枠白線が西行車線との境を示すものであって、かつ右折レーン標示残存破線が東行第一車線との境を示すとの誤信を招き得る状態となっていた外、交差点マークも大分消えかかっていた。加えて、本件中央分離帯の西端に設置されていたラバーポストには反射材が巻かれていたものの、本件事故後には反射板が設置されたこと及び本件中央分離帯の東端には反射板が設置されていたことに照らすと、本件事故当時の反射材の反射性能（光度、反射角度等）は本件事故後に設置された反射板の反射性能よりも劣るものであったと推認し得る。また、デリニエーターは、ラバーポスト後方の本件中央分離帯上、すなわち東行第二車線の進路右方に順次広がる形で形成されている右折車線と西行車線との境に設置されていたから、第二車線の右端の位置を直接的に示すものとはいえない。さらに、本件事故当時、路面は湿潤の状態であったから、各種反射材等による反射光は、進路前方にある光源の光やそれが濡れた路面に反射した光と混濁し、晴天時等と比べると判別しにくい状況にあったと認められる。以上を総合すると、上記各措置を全体としてみた場合、本件中央分離帯との衝突事故を防止する上で十分な機能を果たしていたとはいえない。

そうすると、本件道路は、雨天ないし雨天後の夜間に東行第二車線を走行する車両が本件中央分離帯に衝突する事故を起こす危険性が相当程度あり、かつ、ひとたびこのような事故が発生した場合、事故車両が西行車線に飛び出すなどして、事故車両に乗車した者の外、第三者に対する関係でも死傷を含む重大な結果を惹起しかねないものであったと認められる。

そして、このような状況にあることは、外観上明らかであるか社会生活上容易に推測し得るものであるから、対策の必要性を認識することにさしたる困難はなかったと認められるし、本件事故後に実施された措置の内容及び経緯にかんがみると、このような措置を講ずることに技術的な困難はない上、危険性の内容及び程度に比し、対策を講ずるのに過分の費用を要するというわけでもない。

以上を総合すれば、本件道路は、通常有すべき安全性を欠いていたというべきであり、本件道路には設置又は管理の瑕疵があったと認められる」。

### （３）通常の用法に即しない行動

「これに対し、Ｙは、Ｘ車両につき、〔１〕本件事故当日に走行する経路に関して特殊車両通行許可が取得されていなかったこと、〔２〕特殊車両通行許可において一般的に付される条件に違反していたこと、〔３〕制限速度違反の走行であることを指摘し、Ｘ車両の走行は通常考えられない危険かつ無謀な走行であるから、本件道路には瑕疵はない旨の主張をする。確かに、Ｙの指摘する上記〔１〕ないし〔３〕の各点は事実として認められるところである。しかしながら、Ｘ車両は、Ｏ県Ｋ市Ｍから本件事故現場を通過し、Ｍインターに至る経路については特殊車両通行許可を得ていたのであるから、およそＸ車両につき本件道路を走行することが想定されていなかったというわけではない。また、特殊車両通行許可を受けた車両が場合によって第二車線を走行することや交差点

内を制限時速を約10キロメートル程度超える速度で走行することが、極めて異常なもので道路管理者の通常予測しえないものであるとはいえない上、X車両程度の車幅の車両は、特殊車両以外にも存在するから、本件事故が特殊車両に特有の事故形態であるとはいえない。さらに、Yは、本件道路は、道路構造令に規定する道路構造に関する一般的技術的基準に違反するところはないと主張するが、瑕疵の有無は諸般の事情を総合的に考慮し、個別・具体的に判断するものであるから、法令の遵守に問題がないからといって、瑕疵が直ちに否定されるものではない。他に前認定を左右する事情を認めるに足る証拠はない。したがって、Yの上記主張は採用できない」。

#### （４）過失相殺

「X車両は、特殊車両なのであるから、本件事故当日に走行する経路を走行しようとする場合、Xは予めこれに関する特殊車両通行許可を取得する必要がある、これを取得していない以上、本件道路を含む他経路の関係で特殊車両通行許可を取得していたとしても、……本件道路においてX車両を走行させてはならない。しかるに、X……はこれらの基本的な義務を怠ったものである。また、……本件事故当時、特殊車両通行許可において一般的に付される条件にも違反して、本件交差点を通行する際に徐行せず、本件交差点進入前から第二車線を通行して第一車線の車両を追い抜いたまま第二車線の通行を継続したばかりか、制限速度を時速約10キロメートル超える走行をしていたこと、本件道路には、機能的には十分とはいえないながら、ゼブラゾーン、本件中央分離帯、ラバーポスト及びデリニエーターが設置され、本件交差点内には交差点マークが標示されていたことに照らすと、……第一車線を走行するかあるいは第二車線を走行するにしても徐行しつつ進路前方を十分に注意すれば、本件事故を回避することができたはずである。これらの事情にかんがみると、前認定の瑕疵を前提としても、本件事故におけるX側の過失を8割とみて、同割合による過失相殺するのが相当である」。

## 第2 研究

### 1 国家賠償法2条1項の「瑕疵」の意義について

国家賠償法2条1項の規定する「設置又は管理の瑕疵」の意味については争いがあるところ<sup>1</sup>、営造物が通常有すべき性状や設備を備えていないこと、すなわち安全性が客観的に欠如していることにウエイトを置き、その安全性欠如が、営造物の設置・管理作用の不完全によるものであると説く客観説<sup>2</sup>も、営造物の設置・管理の瑕疵は、損害防止措置の懈怠・放置に基づく損害回避義務違反

<sup>1</sup> 学説については、用語法の整理とともに、宇賀克也『国家補償法』249頁以下（有斐閣、1997年）参照

<sup>2</sup> 古崎慶長「営造物の管理の瑕疵の意義」ジュリスト『行政法の争点・新版』168頁（有斐閣、1990年）。なお、この見解は、「公の営造物」の瑕疵ではなく、「設置・管理の不完全性」という設置・管理者の行為レベルを問題とする点で、営造物瑕疵説と対比される行為瑕疵説と位置づけられる（芝池義一『行政法救済講義・第3版』282頁

であると解する義務違反説<sup>3</sup>も、管理行為のファクターを瑕疵の判断要素としている点で共通しており、基本的には説明の仕方の次元の問題であると考えられている<sup>4</sup>。国家賠償法2条1項の規定する「設置又は管理の瑕疵」とは、設置・管理の不完全性・不適切さに起因するものであり、これをどのような考慮要素により判断していくのかが大切であり、抽象的次元でその優劣を論じることよりも、何が考慮要素になり、それらが、いかに衡量されるかを類型ごとに考察していくことがより重要である<sup>5</sup>。この点、最判昭和59年1月26日民集38巻2号53頁は、「国家賠償法2条1項の営造物の設置又は管理の瑕疵とは、営造物が通常有すべき安全性を欠き、他人に危害を及ぼす危険性のある状態をいい（中略）、かかる瑕疵の存否については、当該営造物の構造、用法、場所的環境及び利用状況等諸般の事情を総合考慮して具体的個別的に判断すべき」と判示している。すなわち、「安全性」は、通常有すべき程度のものであり、「瑕疵」とは、営造物の構造、用法、場所的環境、利用状況等諸般の状況を総合考慮して具体的個別的に判断されるべきものとされている（道路に関しては、最判昭和53年7月4日民集32巻5号809頁も同旨）。このような考慮要素としては、本条の責任が結果責任ではない以上、その物の客観的状态以外の要素として、①危険状態の存在（危険への接近・被害者の回避可能性）、②管理者の損害回避措置が期待できるかどうか、③「通常予測」ないし「守備範囲」内か否か（営造物の本来の用法）<sup>6</sup>、などが挙げられる<sup>7</sup>。

もっとも、「事故が生じた後において、その事故の原因要素を営造物との関係で抽象的に解明し、それが認められる限りその原因要素の存在または不存在をもって瑕疵であったとするような手法で瑕疵を判断してはならない……。さもなければ、事後に経済性、現実性を無視した形で抽象的に事故原因の究明とその事故発生防止手段を論ずる限り、その防止手段は常に存在するはずのものであり、その防止手段を講じなかったことを捉えて瑕疵と判断するならば、世上のすべての営造物に関連して生じている事故は、営造物の設置、管理の瑕疵による事故となり、無限定な結果責任を認めたと等しく、国賠法2条が営造物の『瑕疵責任』を認めた趣旨を完全に逸脱することとなる」<sup>8</sup>。したがって、「国又は公共団体はその行政目的を遂行するため責務として道路を開設し管理し、河川を整備することになるがそれらは有限の財政の枠内で実施するものであり、無限の資力をもって、高度の絶対的安全性を完備したものとしてなすことは期待されていない。……この意味において、

---

（有斐閣、2006年）。

<sup>3</sup> 古崎・前掲（注2）169頁

<sup>4</sup> 宇賀・前掲（注1）252頁、塩野宏『行政法Ⅱ・第5版補訂版』344頁（注5）（有斐閣、2013年）

<sup>5</sup> 宇賀克也『行政法概説Ⅱ・第4版』459頁（有斐閣、2013年）、櫻井敬子・橋本博之『行政法・第4版』401頁（弘文堂、2013年）

<sup>6</sup> 通常予測とは、過失における予見可能性とは異なり、危険性が客観的に存在するか否かという観点、営造物の設置管理者の守備範囲か否かという観点から判断される（石川善則「判解」昭和55年度行政判例解説714頁）。

<sup>7</sup> 守備範囲論については、西埜章『国家補償法概説』142頁以下（勁草書房、2008年）参照

<sup>8</sup> 中村勲「予算・技術的 制約」村重慶一編『裁判実務体系 第18巻 国家賠償訴訟法』669頁（青林書院、1987年）



道路といえども予測可能な危険に対し絶対安全なものとして設置されているものとはいえず、危険性を内包している」ことに注意すべきである<sup>9</sup>。

したがって、道路の整備の程度については、狭隘な道路の多い我が国特有の問題や、予算措置の問題もあるから、当該道路の位置、環境、交通状況等に応じて一般の通行に支障を及ぼさない程度で足り、必ずしも完全無欠なものとしなければならないものではない（東京高判昭和45年4月30日交通民集3巻2号参照）。

## 2 道路関係法令の遵守と瑕疵

### （1）道路関連法令

「安全性」は、「絶対的な安全性ではなく、当該道路が通常備えるべき安全性である。これは、道路法等関連法令の精神、当該道路の交通量・使用状況、不良状況の性質・程度、被害の性質・程度、舗装の有無などの要素をもとにして判断するのが合理的である」とされる<sup>10</sup>。道路の構造については、道路法、道路法施行令、道路構造令等が、安全基準について規定しているため、道路の設置・管理の瑕疵については、まず、道路構造令に規定する道路構造に関する一般的技術的基準に違反するか否かを問題とすべきである<sup>11</sup>。

道路法29条は、「道路の構造は、当該道路の存する地域の地形、地質、気象その他の状況及び当該道路の交通状況を考慮し、通常の衝撃に対して安全なものであるとともに、安全かつ円滑な交通を確保することができるものでなければならない」と規定しており、同法30条1項は、「道路の構造の技術的基準は、道路の種類ごとに左の各号に掲げる事項について政令で定める」と規定し、その政令として、道路構造令（以下「令」という。）が制定され、令第1条は、「この政令は、道路を新設し、又は改築する場合における道路の構造の一般的技術的基準を定めるもの」と規定している。

本件道路は上記道路構造令に規定する道路構造に関する一般的技術的基準に違反するところはないが、本件判決は、「瑕疵の有無は諸般の事情を総合的に考慮し、個別・具体的に判断するものであるから、法令の遵守に問題がないからといって、瑕疵が直ちに否定されるものではない」と判示している。一般的、抽象的に安全性を規定する法令の規定遵守が当然の前提となるべきであるが、瑕疵の存在については、「当該営造物の構造、用法、場所的環境及び利用状況等諸般の事情を総合考慮して具体的個別的に判断すべき」である以上、判旨は妥当であろう。

<sup>9</sup> 同670頁

<sup>10</sup> 野村好弘「道路の安全性の欠如による交通事故とその賠償責任」ジュリスト413号109頁（1969年）

<sup>11</sup> 西埜章『国家賠償法コンメンタル・第2版』904頁（勁草書房、2014年）は、「これらの法令を遵守していたか否かによって決められるものではないが、一応の基準となりうる」と述べられている。また同939頁参照

## （２）道路利用の制限

道路は、一定の構造基準により造られており、そのため、法では道路の構造を守り、交通の危険を防ぐため、道路を通行する車両の大きさや重さの最高限度（一般的制限値）を定めている。法47条1項は、「道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路との関係において必要とされる車両（中略）の幅、重量、高さ、長さ及び最小回転半径の最高限度は、政令で定める」と規定し、その政令として車両制限令が制定され、また同条2項において、「その最高限度をこえるものは道路を通行させてはならない」と規定する。さらに、法47条の2は、「車両の構造又は車両に積載する貨物が特殊であるためやむを得ないと認めるときは、（中略）申請に基づいて、通行経路、通行時間等について（中略）必要な条件を附して（中略）限度をこえる車両の通行を許可することができる」と規定している（いわゆる「特殊車両通行許可」）。

法では、こうした大きな車両が道路を通行することは、道路に過大な負担を与え、構造又は交通に支障を及ぼすおそれがあるため、安全かつ円滑な交通を確保するためにも必要な車両構造の限界を定め、当該基準に適合しない車両の道路の通行を原則として禁止することとしている。この必要な車両構造の限界については、法47条及び車両制限令3条において本件X車両のようなセミトレーラといわれる車両では、最高限度を幅2.5メートル、長さ16.5メートル、車両総重量27トンとされている。本件X車両は、幅、長さは最高限度以下であるが、車両総重量は36.44トンと推定され、法47条2項に基づき、原則として、道路を通行できないものであった。

しかし、実際の社会・経済活動に伴い、車両の使用目的や車両に積載する貨物の特殊性から、やむを得ず最高限度を超える車両を通行させる必要が生じることがある。このような場合にも最高限度を超える車両の通行を一切認めないとするならば、社会・経済活動を損ね、公共の福祉の増進という道路法の目的に反することにもなりかねないことから、法は、車両の構造又は車両に積載する貨物の特殊性を審査し、必要上やむを得ないと道路管理者が認める場合に限り、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するために必要な条件を付して、最高限度を超える車両の通行を許可することができる。

仮に特殊車両通行許可を受けている場合には、当該許可は運行ルートを特定して受けるものであり、許可に際しては、次のような条件が付されるのが普通である。

- 1 橋梁等を通行するときは徐行すること。
- 2 屈曲部、交差点、幅員狭小又は上空障害箇所を通行するときは徐行すること。
- 3 通行経路のうち次の区間については左側から数えて一番目の車両通行帯（登坂車線が設けられている区間にあつては登坂車線）を通行すること。

## ３ 通常の用法に即しない行動

「通常の用法に即しない行動」ないしは「異常な行動」が瑕疵の判断要素となりうるのかについて

ては争いがあるが<sup>12</sup>、最判昭和53年7月4日民集32巻5号809頁は、「通常の用法に即しない行動の結果生じた事故につき、被上告人はその設置管理者としての責任を負うべき理由はない」とし、最判平成5年3月30日民集47巻4号3226頁は、「通常有すべき安全性の有無は、この本来の用法に従った使用を前提とした上で、何らかの危険発生の可能性があるか否かによって決せられるべき」と判示している。ここで、「通常の用法」と「本来の用法」の区別、「守備範囲論」との区別も問題となりうるが<sup>13</sup>、一般には区別されないで使用されている。

道路に関して、例えば、広島地判昭和55年7月24日（判例集未掲載）は、「道路の設置又は管理に瑕疵があったかどうかは、当該道路について現に予想される利用状況に照らし、その場合の通常の用法、つまり自動車運転者として通常とるべき運転方法に従って運転した場合に、なおその設備構造等において安全性に欠けるところがあったか否かによって判断すべき」とし、「変則的な形で一先ず道路としての供用を開始したこと自体には、その必要性とともに構造上も一般的には問題はなく、そしてその場合、本件のごとき安全島の設置自体も、車両の適切な誘導と安全を図るうえで、一般には十分合理的でありかつ必要欠かせないものであったと認められる」。そして、「安全島（中央分離帯を一部含む）の位置、形状、その他の保安設備等（中略）については、（中略）これを現認することはごく通常の注意をもってすれば運転に支障のない程度の手前から容易に可能であったとみられ（中略）、自動車運転者が通常とるべき運転方法に従って運転すれば本件のごとき衝突等の事故発生は容易に避け得た構造設備のものであったと認められる。そうすると、本件事故現場付近の道路に瑕疵はなかったものといえる」と判示している。また、福岡高判平成18年6月15日（判例集未掲載）も、運転者が道路交通法に定める「通行方法に従って進行しさえすれば、本件中央分離帯に視線誘導標が設置されていなくとも、当該車両が本件中央分離帯に乗り上げるという事故は到底発生しないといっても過言ではないといわなければならない。（中略）徐行義務を原告が尽くしていれば、本件中央分離帯を見落とす可能性は更に低くなり、ひいては、本件事故発生を容易に回避できたことはいうまでもない。（中略）視線誘導標の設置基準に関する上記通達に照らしても、このような違法な通行方法を取る車両による危険性までも想定した上で、本件中央分離帯に視線誘導標を設置することが法的に義務づけられているとは到底いい難い」としている。

問題は、「通常の用法に即しない行動」該当性の判断に、道路利用者の法令違反が含まれるのか否かである。大津地彦根支判平成20年9月18日判例地方自治317号89頁は、「以上のような法の趣旨及び上記の現状に鑑みると、歩道の自転車通行は、歩道の用法上通常の予測の範囲内というべきであり、道交法の問題のみで歩道の自転車通行を一律通常でないとか、異常な用法であるとするのは相当でない」と判示し、「通常の用法」の該当性につき、道路交通法に違反した道路利用をして

<sup>12</sup> 例えば、西埜・前掲（注11）885頁以下参照

<sup>13</sup> 土田伸也「公の営造物の『通常の用法』と『本来の用法』について」中央ロー・ジャーナル8巻1号107頁以下（2011年）



いたか否かを一応問題としている<sup>14</sup>。

本件判決は、「特殊車両通行許可を受けた車両が場合によって第二車線を走行することや交差点内を制限時速を約10キロメートル程度超える速度で走行することが、極めて異常なもので道路管理者の通常予測しえないものであるとはいえない上、X車両程度の車幅の車両は、特殊車両以外にも存在するから、本件事故が特殊車両に特有の事故形態であるとはいえない」と判示し、予測可能性の範囲内としている。

## 4 過失相殺

### (1) 過失相殺の有無

国家賠償法2条1項は、無過失責任主義を採用しているが、このことが過失相殺の適用を否定することにはならないというのが判例・通説である<sup>15</sup>。

本判決は、X車両が特殊車両通行許可を取得していなかったこと、本件事故当時、特殊車両通行許可において一般的に付される条件にも違反して、本件交差点を通行する際に徐行せず、本件交差点進入前から第二車線を通行して第一車線の車両を追い抜いたまま第二車線の通行を継続したばかりか、制限速度を時速約10キロメートル超える走行をしていたこと、第一車線を走行するかあるいは第二車線を走行するにしても徐行しつつ進路前方を十分に注意すれば、本件事故を回避することができたはずであることを理由に、本件事故におけるX側の過失を8割とみて、同割合による過失相殺をするのが相当であると結論づけている。

判例時報のコメントは、「本判決は、道路の設置又は管理の瑕疵を認めたが、8割の過失相殺をしているところによると限界的な事例」と記している<sup>16</sup>。

このような事案は、他でも見られる。例えば、前記の天津地彦根支判平成20年9月18日は、①本件歩道を直接照明する照明装置は十分とはいえないけれども、事故当時は未だ日没が完了したとまではいえず、周辺施設の間接照明等も複数あったから、こうした危険に応じて相応の速度で走行し、かつそれなりの注意を講ずれば水路の発見は十分可能であった余地があり、基本的には自損事故という側面は拭うことはできない、②自転車走行が許容されていない歩道部分を自転車走行したとの道交法上の違法行為、及び、歩道上走行する場合にはその中央から車道寄りを走行すべき（道交法63条の4第2項）ところを端寄りを走行したことが事故の主要な要因をなしている。このことは、自転車は道交法上軽車両に該当し、歩行者に対するよりも強く道交法の規制に服すべきであるから、軽視できない、③自転車は歩行者を想定した場合より相当上回る速度、そうでないのであればハンドル操作の過誤が介在したものといわざるを得ないことなどを理由として、本件事故に関して、被

<sup>14</sup> 同121頁

<sup>15</sup> 西埜・前掲（注11）1084頁

<sup>16</sup> コメント・判例時報2185号101頁

害者側の過失として8割5分を控除するを相当というべきであると判示している。

## （2）特殊車両に特有の事故形態

一つのポイントは、本件事故の形態が、特殊車両特有のものか否かである。本件控訴審である広島高岡山支判平成25年8月22日（判例集未掲載）は、「本件道路の東行第2車線を走行する車両が本件中央分離帯に衝突する危険性は、車両の幅が大きければ大きいほど高くなると考えられるところ、被控訴人車両程度の車幅の車両は、特殊車両以外にも存在する（弁論の全趣旨）から、本件道路の東行第2車線を走行する車両が本件中央分離帯に衝突するという事故が特殊車両特有の事故形態であるといえない」と判示している。

また、X車両は、「本件事故当時、積荷を含め36トンを超える重量があり、全長が16メートルを超えるセミトレーラーであり、車幅が同じトラックと比較しても、制動距離や旋回性能が著しく劣る上、運転席から前方の視界が不良になりやすく、プレーキやハンドル操作を慎重に行わなければ、ジャックナイフ、トレーラー・スイングやプラウアウト減少など制御不能となる挙動特性を持っており……、このようなことを考慮して、特殊車両通行許可制度が設けられていると考えられる」としたが<sup>17</sup>、本件運転手が、「本件事故前に、前方を注視していなかったことや、タイヤがロックするような急ブレーキをかけたことを認めるに足る証拠はない」と判示している。

## （3）損害賠償の免除型

ここでは、「通常の用法に即しない行動」であったか否かが、瑕疵の判断要素であるとともに、過失相殺の判断要素として機能している。一方で客観的な損害賠償成立の要件として機能し、他方で損害賠償責任の成立を前提に主観的な過失の要素として機能するという一見すると矛盾する扱いであり、交通整理が必要である。前記の天津地彦根支判平成20年9月18日も、被害者の「違法行為

---

<sup>17</sup> 全日本トラック協会が発行しているトレーラーハンドブック（[http://www.jta.or.jp/yuso/pdf/trailer\\_handbook.pdf](http://www.jta.or.jp/yuso/pdf/trailer_handbook.pdf)）によると、セミトレーラーなどの大型車の運転席から見た視界と乗用車との視界には大きな違いがあり、大型車の運転者は、うつむき加減の姿勢を取るため、無意識のうちに視線は下向きになり、特に夜間は、前照灯から照射された光を上から見下ろすため、足元だけが明るく、前方が暗闇になることが多いとされている（13頁）。これに加えて、トレーラーハンドブックによると、セミトレーラーは、トラックとは異なり、プレーキやハンドル操作を慎重に行わなければ、ジャックナイフ、トレーラー・スイングやプラウアウト現象など制御不能となる挙動特性を持っている（5頁）。

ジャックナイフとは、トラクタ後部が外側に流れて「く」の字型に折れ曲がる現象で、制動時、トラクタ後輪がロック状態の時に起こりやすくなる。ジャックナイフ現象が起きた場合、初期を除きコントロールはほとんど不可能である。トレーラー・スイングとは、トレーラー後部が、カーブ外側に流れる現象で、制動時、トレーラー後輪がロックした場合に起こりやすくなる。

プラウアウト現象とは、トレーラー側が制御を失い、トレーラーとトラクタが一直線になってカーブをはずれてしまう現象で、兆候を感じたときはブレーキを解除し、冷静にハンドル操作で修正する。

については過失相殺の問題として考慮すれば足りるというべきである」としているように、「通常の用法に即しない行動」であったか否かは、独立した瑕疵の判断要素ではなく、過失相殺の考慮要素として判断すれば足りるのかもしれない<sup>18</sup>。そして、場合によっては、瑕疵が認められる場合であっても、「通常の用法に即しない行動」があった場合、国又は地方公共団体の賠償責任を否定する（「賠償責任免除型」）のが<sup>19</sup>一貫しているように思われる。

いわゆる自損型の事故について、仮に客観的な瑕疵が存在するとしても、それが被害者側の責任に帰因する場合、国家補償の違法状態排除機能から、判決において瑕疵の存在を宣言するだけで十分であり、被害者に損害賠償を認める必要性は少ないかもしれない。当該営造物の利用に附随して死傷などの事故の発生する危険性が客観的に存在し、かつ、それが通常の予測の範囲を超えるものでない限り、管理者としては、右事故の発生を未然に防止するための安全施設を設置する必要がある（最判昭和55年9月11日判例時報984号65頁）のであるから、国・地方公共団体は、直ちに防止措置をとることが期待しうるのである。

（なお、本稿において、意見にわたる部分は筆者の個人的見解である。他のいかなる団体等の意見を代弁するものではないことを付記する。）

---

<sup>18</sup> 損害回避義務について、筆者は、「仮に、道路の瑕疵を判断するに当たり、運転者が安全運転義務を果たしたとしても事故が発生したのかという観点を考慮し、その義務違反運転によって事故が発生したからといって道路管理者の責任が阻却されることにはならないし、運転者の安全運転義務違反は、損害額の過失相殺事由として考慮すれば十分である」と述べたことがある（吉野夏己「判批」岡山法学60巻1号195頁（2010年））。

<sup>19</sup> 土田・前掲（注13）115頁